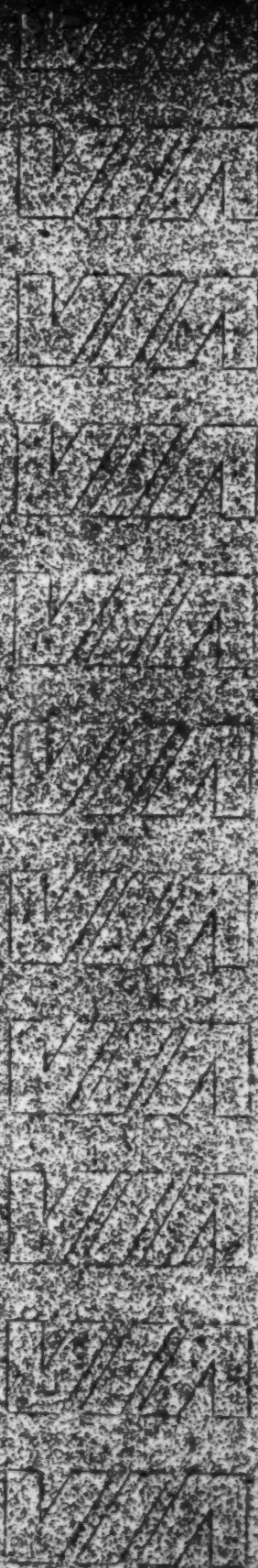


VIA Rail Canada Inc.

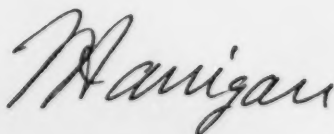
Annual Report 1991



The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Mr. Corbeil:

In accordance with the provisions of the Financial Administration Act, I submit herewith the Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for the year ending December 31, 1991.

A handwritten signature in cursive script, reading "Lawrence Hanigan".

Lawrence Hanigan
Chairman of the Board

Contents

92-04717/

1991: Improved Performance and Good Financial Results	2
VIA Rail Operations	7
Auditor's Report	9
Financial Statements	10
Notes to Financial Statements	14
Corporate Directory	18

The VIA year at a glance

(000s except for employee data)

Key Financial Indicators	1991	1990
Total Operating Revenue	\$ 150,151	\$ 142,762
Operating Expenses	\$ 523,568	\$ 539,824
Capital Expenditures	\$ 40,103	\$ 31,483
Total Government Funding	\$ 392,803	\$ 441,483

Key Operating Statistics

Revenue/Cash Operating Expense Ratio (%)	31.2	28.9
Total Passengers Carried	3,633	3,536
Total Passenger Miles	820,182	784,813
Government Operating Funding per Passenger Mile (¢)	43.0	52.2
Train Miles Operated	6,247	6,365
Car Miles Operated	35,890	35,767
Average Passenger Load Factor (%)	57.9	56.7
Average Number of Passenger Miles per Train Mile	131	123
On-Time Performance (%)	90	88
Average number of employees	4,477	4,663



VIA Rail set itself two basic goals in 1991. The first was to improve the quality of our product and hence attract more riders. The second was to lower the cost of the passenger rail network to the Canadian taxpayer.

We are pleased with the success attained on both fronts.

Despite the effects of a shrinking travel market in Canada, VIA carried 3.6 million passengers in 1991, up 3 per cent from our 1990 ridership. Our revenues, which totalled \$150 million, were up 5 per cent from last year.

At the same time, the \$392.8 million subsidy we received from the federal government was \$48.7 million less than our 1990 subsidy, largely due to productivity achievements.

These are the hard figures.

The story behind them is one of constant innovation and improvement made possible by the effort, enthusiasm and expertise of employees and management in every area of the company.

Focus on quality

Today's consumers are increasingly discriminating; in the best of times, a reputation for quality is a company's most valuable competitive edge. In a sluggish travel market, this focus on quality means the difference between success and failure.

In 1991, we looked at every aspect of our operations with an eye to increasing quality and customer satisfaction.

Our on-time performance—already impressive in 1990—continued to climb. On average, our trains systemwide were 90 per cent on time, while in the Quebec City-Windsor Corridor, where our customers are particularly time-sensitive, we achieved an on-time performance of 91 per cent. While our on-time performance in the Corridor is well above that of North American airlines and higher than Amtrak's northeast corridor services, we will be looking for continuous improvement in this all important customer requirement.

Silver & Blue

Each of our three main product groups was given special attention in 1991. In the West, where our primary market is the tourist or leisure traveller, we developed our new Silver & Blue first-class service that will be launched on the western transcontinental train, the Canadian, at the end of April 1992. Silver & Blue will combine exceptional service, fine dining and an unparalleled view of the Canadian landscape, with the comfort and amenities of our newly renovated stainless-steel fleet.

By the end of November, the Canadian was operating completely with renovated equipment.

**1991 marked
by improved
performance
and good
financial
results**

Corridor improvements

In the Quebec City-Windsor Corridor, we continued to improve our VIA 1 service with the opening of two new first-class Panorama lounges in our stations in Montreal and Ottawa. In Ottawa, we also carried out other major renovations to the station that included a new roof and platform canopies as well as new washrooms and upgrading of the building's electrical system.

We began a complete interior renovation of our 25 LRC VIA 1 cars, some of which have now been in service for 10 years. A new restful colour scheme, more comfortable seating and additional baggage space are highlights of the refurbishment program that has been very well received by passengers. A total of 19 cars were completed by year-end, with the balance to be done by February 1992. A similar refurbishment of our 75 LRC coach cars will begin once the VIA 1 cars are completed.

We also began a redesign of our Corridor coach service to identify ways it could be enhanced in line with research obtained from consumer focus groups. We examined every aspect of service delivery—from the customer's first contact with a telephone sales agent through to trip completion—to pinpoint ways of improving our service without increasing our costs. A highlight of this review will be the introduction, in 1992, of a revamped light meal service that will feature more personalized attention to our customers, better selection and quality of food and—in keeping with environmental concerns—less packaging.

In January 1991, with the help of the Ontario government, we introduced a new early-morning service between London and Toronto.

In December, we announced the introduction, starting in January 1992, of 22 new frequencies in the Toronto-Ottawa-Montreal triangle. Careful planning of schedules and the elimination of some poorly performing weekend frequencies allowed us to implement the additional runs with no increase in fleet size.

At the same time, we announced the introduction of an express 4-hour-10-minute Montreal-Toronto service, effective January 1992. This is 20 minutes faster than our next best Montreal-Toronto trip time and we hope to reduce this express service even further to just under four hours later in 1992.

We also improved our ability to offer bilingual service on our Corridor trains by ensuring that at least one of the two employees assigned to VIA 1 cars running between Quebec City-Montreal-Ottawa-Toronto is fully bilingual. In addition, we introduced a new self-teaching French language training program designed specifically for on-train, station and telephone sales employees and participation in this program has been very encouraging.

Redesigning our service in the East

Three consumer focus groups conducted last fall in Halifax, Moncton and Toronto indicated that, above all, customers on our three eastern transcontinental trains, the Ocean, Atlantic and Chaleur, are looking for reliable, affordable trans-

portation between Atlantic and Central Canada. This is a very price conscious group that wants value for money and family-style service.

We are now in the midst of a complete review of our eastern services that will respond to customer expectations. As a first step, we introduced new dining car menus in December 1991 that feature greater selection at a lower price.

The introduction of renovated, stainless-steel equipment in the East in 1992 will be another major improvement. Electric heating in winter, efficient air conditioning in summer, completely redone interiors and a shower in each sleeping car are just a few of the features that will increase passenger comfort.

Better and more reliable equipment

Over the past year, the performance of our equipment has continued to improve. In 1991, availability (the percentage of the active fleet available for revenue service) was 88 per cent for cars and 83 per cent for locomotives, both up from 1990 levels. And fleet reliability (measured in number of miles without a delay more than five minutes) was well above target at 134,600 miles for cars and 30,800 miles for motive power.

Fleet refurbishments progressed as planned. By the end of the year, 73 of the 183 stainless-steel cars needed for our transcontinental services had been completely renovated. What's more, these cars are performing extremely well, with availability and reliability figures way above the fleet average. The balance of the transcontinental cars will be completed by early 1993. The LRC refurbishment was also on schedule.

Productivity

Whatever improvements we have made to our service have been subject to one overriding concern: the need to remain within the funding approved by the federal government for the rail passenger network.

To bring about substantial improvements to our product while lowering our overall cost to the taxpayers, we implemented a variety of productivity measures that included both cost-cutting and revenue-generating initiatives.

Better cycling of equipment and reductions in the fleet size helped to lower operating costs, without affecting available capacity. In the maintenance function, impressive productivity gains were made through better work methods and inventory control, zero-defect programs for major inspections to reduce unscheduled repairs, more in-house rebuilding of components (rather than replacement) and better plant maintenance and energy conservation.

VIA has already negotiated the reduction of 140 United Transportation Union positions by the spring of 1994 based on the number of cars in a train consist and a reduction in the number of job classifications.

We have also negotiated with the Brotherhood of Locomotive Engineers the possibility of operating certain trains with one rather than two engineers.

Currently, we are discussing with the BLE implementation of the one-person-in-the-cab provision on Montreal-Ottawa trains.

All 14 collective agreements with VIA's eight unions expired on December 31 and negotiations are ongoing.

On the revenue-generating side, we continue to look for ways to make better use of our stations and other properties. In September, VIA, CN and Greyhound jointly announced a plan to transform the Vancouver Station into Western Canada's first multimodal transportation centre. The project, to be completed by the end of 1992, will bring approximately \$1 million annually to VIA in additional revenue, starting in 1993.

We also used excess capacity in our maintenance centres to take on maintenance contracts for other companies. In 1991, these amounted to close to \$3 million and we expect to earn even more in 1992.

A good measure of our productivity in 1991 is our revenue-to-cost ratio, which improved by approximately eight per cent. In 1990, we recovered 29 per cent of our costs through revenue generation, while in 1991, this increased to 31 per cent. We know this level of cost recovery will have to continue to improve.

Involving employees in decision-making

Neither the improvements we made to our products, nor the productivity gains we have achieved, would have been possible without the cooperation and support of VIA's approximately 4,400 employees. To foster an environment conducive to team-building and cooperation, we took steps to instill at all levels and in every area of the company a management style based on responsiveness.

This implies a way of managing people that draws out the best in them and encourages them to take initiative and actively contribute to decision making. It also fosters accountability on the part of each and every employee.

In 1991, we made a conscious decision that no major product change would be introduced without consulting those front-line employees directly involved in delivering the product. As a result, a number of employee focus groups were set up during the year to help design and implement such project innovations as the new Silver & Blue class service, the Corridor coach service, the dining car service in the East and improved baggage handling procedures.

A reorganization of our Customer Services branch along product lines is giving greater responsibility for service design and implementation to field staff who are closest to the customer. It is also providing additional support to front-line employees by making managers more available for coaching, feedback and problem solving.

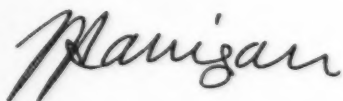
An extensive five-day training program for VIA's 400 conductors and assistant conductors got under way in the fall. This is the first time since their transfer to VIA in 1987 that a program of this magnitude has been designed specifically for these employees. It combines information about corporate direction and marketing plans with customer services, technical and first-aid training.

Also in the fall, we undertook our first corporate-wide survey of employees' attitudes about VIA and their work environment. The results showed above-average support for the corporation and its product, when compared with other organizations. The survey also identified, on a branch-by-branch basis, those areas where we need to improve and we are now addressing these issues.

Building on positive results

The substantial progress attained in improving both the quality and productivity of our operations is encouraging. By providing a service that is both cost effective and attractive to the traveller, we are proving that passenger rail is an important mode of choice for the future.

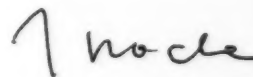
The positive results realized in 1991 are due in no small part to the persistence and dedication of a workforce determined to make Canada's passenger rail service as good as we can make it. In the year to come, we will continue to build on the successes already achieved.



Lawrence Hanigan
Chairman



Ronald E. Lawless
President and
Chief Executive Officer



James Roche
Executive Vice-President and
Chief Operating Officer

VIA Rail operations

Revenue

Total revenues of \$150.2 million (excluding government funding) were 5 per cent more than in 1990. Aside from fare increases, these gains were a result of various initiatives implemented by the corporation to increase passenger volume. For example, VIA reintroduced the early morning London-Toronto service in response to strong demand from business travellers. During the summer of 1991, VIA provided increased capacity through the Rocky Mountains by operating additional Vancouver-Jasper frequencies. VIA 1 first-class service was further improved through the introduction of refurbished LRC VIA 1 cars and the opening of two more first-class lounges. By the end of 1991, refurbished electrically heated stainless-steel cars were operating on all western transcontinental services, providing a reliable, modern and comfortable environment for our customers. Also, VIA's Canrail pass was extended to the domestic market, further enhancing the appeal of the train to Canadians travelling in Canada.

Expenses

As a result of a variety of productivity initiatives implemented by VIA, 1991 operating expenses of \$523.6 million were lower by \$16.3 million or 3 per cent compared to 1990, despite the impact of inflation. Taking network restructuring costs (recovery) into account and excluding amortization, expenses decreased by \$48.6 million.

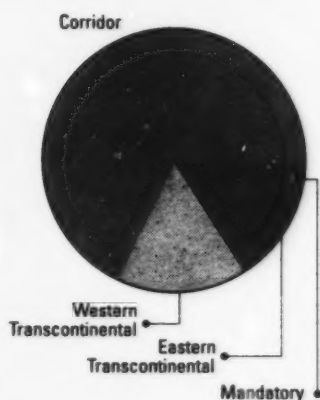
Operations and maintenance expenditures were \$281.7 million, a reduction of \$23 million or 8 per cent compared to 1990. If prior year adjustments and non-cash items are excluded, operations and maintenance expenses show an even more impressive drop of over \$28 million. This reduced expenditure level was achieved even though VIA provided essentially the same capacity as in 1990.

The major factor contributing to this expense reduction was improved planning and control of maintenance activities, including optimization of preventive maintenance, better handling and control of materials and the introduction of energy conservation initiatives at the maintenance centres. In addition, VIA was able to reduce its fleet by 5 per cent to 567 pieces, due to the introduction of more reliable electrically heated equipment and more efficient cycling of equipment. Finally, train crew reductions also contributed to reduced expenses.

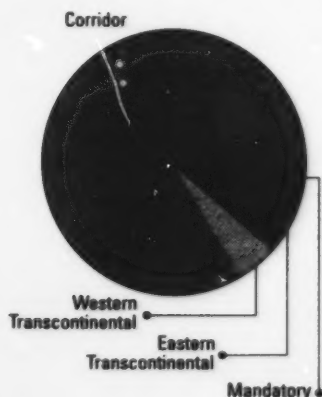
Customer and support services expenses increased by 7 per cent over 1990 to end the year at \$152.7 million. This was due, among other things, to higher product costs which increased because of traffic growth, particularly in first-class Corridor service, as well as increased advertising and promotion expenses.

General and administrative expenses decreased by \$0.7 million to \$46.6 million in 1991.

1991
Train Revenue by Service Group



1991
Passengers by Train Service Group



Capital expenditures

VIA capital expenditures were \$40.1 million in 1991. Approximately 60 per cent of this amount was spent on VIA's multi-year program to refurbish and convert to head-end power 183 stainless-steel cars. Approximately \$5 million was spent on station upgrading projects such as improvements to Ottawa station, including the construction of a VIA 1 lounge, and the continuation of the Vancouver multimodal project. Other major expenditures included infrastructure improvements to permit a three-hour-fifty-nine-minute trip time between Montreal and Toronto, as well as various information system projects designed to support VIA's productivity initiatives.

Funding

Total 1991 funding from the government of Canada was \$392.8 million, \$48.7 million less than in 1990.

VIA receives operating funding in the form of contract revenue which amounted to \$352.7 million in 1991 (including network restructuring), \$57.3 million or 14 per cent less than the funding received in 1990.

Capital expenditures, which are funded in total by the government of Canada, totalled \$40.1 million in 1991, compared to \$31.5 million in 1990.

Financial Statements

Responsibility for preparation and integrity of financial statements

The management of the corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Management considers that the statements present fairly the financial position of the corporation, the results of its operations and the changes in its financial position.

To fulfill its responsibility, the corporation maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and to safeguard assets. The internal control systems and financial records are subject to reviews by internal auditors and by the Auditor General of Canada during the audit of the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors meets periodically with the internal and external auditors, and with management to review the scope of audit work and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.

Auditor's Report

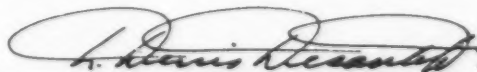
To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 1991 and the statements of operations and reconciliation to government funding basis, deficit, contributed surplus and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the corporation as at December 31, 1991 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the corporation that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations and the charter and by-laws of the corporation.



L. Denis Desautels, FCA
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 14, 1992

Financial Statements

As at December 31

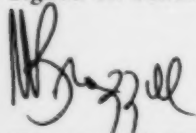
Balance sheet

(in thousands)

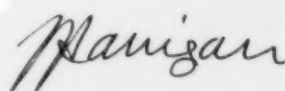
	Notes	1991	1990
Current assets			
Cash and term deposits	3	\$ 7,652	\$ 7,885
Accounts receivable		12,624	5,340
Receivable from the Government of Canada		149,286	157,483
Materials and supplies		30,479	40,607
		200,041	211,315
Long-term assets			
Investment	4	2,001	2,001
Properties	5	712,201	718,504
		714,202	720,505
		\$ 914,243	\$ 931,820
Current liabilities			
Accounts payable and accrued liabilities		\$ 171,440	\$ 193,883
Deferred revenue		3,562	3,482
		175,002	197,365
Long-term liabilities			
Network restructuring	6	64,761	60,383
Deferred investment tax credits		9,530	10,643
		74,291	71,026
Shareholder's equity			
Share capital	7	9,300	9,300
Contributed surplus		746,311	752,346
Deficit		(90,661)	(98,217)
		664,950	663,429
		\$ 914,243	\$ 931,820

See accompanying notes to financial statements.

Signed on behalf of the Board,



Director and Chairman of the Audit Committee



Director and Chairman of the Board

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of operations and reconciliation to government funding basis

(in thousands)

	Note	1991	1990
Revenue			
Passenger		\$ 144,371	\$ 139,000
Contract with Government of Canada		328,004	350,324
Other		5,780	3,762
		478,155	493,086
Expense			
Operations and maintenance		281,720	304,862
Customer and support services		152,679	142,567
General and administrative		46,553	47,232
Amortization		42,616	45,163
		523,568	539,824
Excess of expense over revenue before network restructuring and income taxes		45,413	46,738
Adjustments to the estimated cost of network restructuring	6	17,461	(14,875)
Network restructuring recovery		(24,696)	(59,676)
Excess of revenue over expense (expense over revenue) before income taxes		(38,178)	27,813
Income taxes		404	1,437
Excess of revenue over expense (expense over revenue)		(38,582)	26,376
Reconciliation to government funding basis			
Items not requiring (providing) current operating funds:			
Amortization and losses on properties		46,103	47,963
Network restructuring		(7,235)	(74,551)
		38,868	(26,588)
Surplus (deficit) for the year		\$ 286	\$ (212)

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of deficit

(in thousands)

	1991	1990
Balance at beginning of the year	\$ 98,217	\$ 166,058
Deficit (surplus) for the year	(286)	212
Items not requiring (providing) current operating funds	38,868	(26,588)
Transfer from contributed surplus	(46,138)	(41,465)
Balance at end of the year	\$ 90,661	\$ 98,217

Statement of contributed surplus

(in thousands)

	1991	1990
Balance at beginning of the year	\$ 752,346	\$ 762,328
Capital funding from the Government of Canada	40,103	31,483
Transfer to deficit	(46,138)	(41,465)
Balance at end of the year	\$ 746,311	\$ 752,346

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of changes in financial position

(in thousands)

	1991	1990
Cash provided by (used in) operating activities		
Excess of revenue over expense (expense over revenue)	\$ (38,582)	\$ 26,376
Non-cash charges (credits) to operations:		
Amortization of properties	43,729	46,075
Losses on write-off, retirement and disposal of properties	2,374	1,888
Amortization of investment tax credits	(1,113)	(912)
Write-down of properties and related investment tax credits (adjustment)	35	(6,498)
Changes in working capital items:		
Accounts receivable	(7,284)	4,477
Receivable from the Government of Canada	18,800	(11,349)
Materials and supplies	10,128	(3,391)
Accounts payable and accrued liabilities	(30,166)	(17,325)
Deferred revenue	80	(661)
Long-term liabilities:		
Network restructuring	4,378	(50,196)
	2,379	(11,516)
Cash provided by (used in) financing activities		
Capital funding from the Government of Canada	40,103	31,483
Change in amount receivable from the Government of Canada	(10,603)	(1,483)
	29,500	30,000
Cash provided by (used in) investment activities		
Properties	(40,103)	(31,483)
Proceeds from sale of surplus properties	268	2,309
Changes in accounts payable and accrued liabilities	7,723	4,938
	(32,112)	(24,236)
Cash and term deposits		
Decrease during the year	(233)	(5,752)
Balance at beginning of the year	7,885	13,637
Balance at end of the year	\$ 7,652	\$ 7,885

See accompanying notes to financial statements.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1991

1. Authority and objectives

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. It was incorporated in 1977 under the Canada Business Corporations Act. The corporation's mission is to manage and provide safe, efficient, effective and economic rail passenger services in Canada to meet the needs of the travelling public. It uses the roadway infrastructure of other railway companies which also assure the control of train operations.

The corporation is not an agent of Her Majesty. It is subject to the Income Tax Act (Canada) and those of certain provinces.

2. Accounting policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the corporation are summarized as follows:

a) Government funding

Contract revenue, which pertains to services, activities and other undertakings provided by the corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded in the statement of operations on a realized and estimated basis. Any changes in estimates are accounted for in the year of change.

Any contract revenue from the Government of Canada to cover the costs of the network restructuring is recorded as a recovery in the statement of operations in the year in which the disbursements are made.

Funding received as financing for capital expenditures is recorded as contributed surplus.

b) Charges under train service agreements

Effective January 15, 1990, the corporation entered into train service agreements and

other agreements with Canadian Pacific Limited for the use of tracks and train personnel, control of train operations and rolling stock maintenance. It also entered into a train service and other agreements with Canadian National Railway Company effective January 1, 1989 to cover services provided by the latter. Charges under these agreements are not subject to adjustment by the National Transportation Agency.

Prior to these agreements, the corporation had an operating agreement with each of Canadian Pacific Limited and Canadian National Railway Company. The terms of these agreements are still in effect with respect to certain station facilities and ancillary services which are not yet covered by specific successor agreements. Charges under these operating agreements are subject to adjustment by the National Transportation Agency following a determination of the actual costs incurred each year using railway costing methodology approved by the National Transportation Agency. Charges for the years 1989, 1990 and 1991 have not yet been finalized.

Charges under these agreements are recorded on an incurred and estimated basis; any changes in estimates are accounted for in the year of change.

c) Materials and supplies

Materials in store and on-board inventories are valued at weighted average cost, fuel at latest invoice price, and obsolete, surplus and scrap materials at estimated utility or net realizable value.

d) Properties

Properties acquired from other railway companies at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values. Subsequent additions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1991

property upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service values or extend the useful lives of the properties concerned; otherwise, they are expensed as incurred.

e) Amortization of properties

Amortization of properties is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of properties, less their residual value, over their estimated useful lives. The estimated useful lives for significant classes of properties are as follows:

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Infrastructure improvements	5 to 38 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Other capital properties	3 to 20 years

No amortization is provided for projects in progress and retired rolling stock.

f) Leases

Properties recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over the terms of the leases, which are representative of their useful lives.

Rental payments under operating leases are expensed as incurred.

g) Income taxes

Government funding provided to the corporation to cover operating costs is determined on the basis of current needs. For this reason, income taxes are accounted for on the taxes payable basis as there is a reasonable expectation that all taxes payable in future years will be included in the approved formula for reimbursement and will be recoverable at that time.

h) Deferred investment tax credits

Investment tax credits are deferred and amortized over the estimated useful lives of the related properties. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of properties.

i) Pension plans

The corporation has two contributory defined benefit pension plans, based on retirement age, compensation and length of service, covering all its permanent employees.

The cost to the corporation thereunder is determined by actuarial valuations which allocate to each year the accrued portion, prorated on employees' services, of the benefits based on projections of employees' compensation levels to the time of their retirement.

Pension expense includes the cost of benefits attributable to services rendered during the current year, the amortization of any unfunded liability in respect of past services and the amortization of experience gains and losses. These amortizations are calculated over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

j) Employee termination and special benefits

The cost of employee termination and special benefits provided for under labour agreements and special programmes is expensed in the year in which they are granted.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1991

3. Cash and term deposits

The corporation has been authorized to segregate proceeds from the sale of surplus assets in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects. The Treasury Board approved the utilization of these funds in support of the corridor equipment renewal proposal. The total amount of these funds as at December 31, 1991 was \$ 3.1 million (1990: \$ 2.4 million).

4. Investment

The corporation owns 4% of the common shares of Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.), which are recorded at cost. The book value of the shares, per the financial statements of R.A.I.L. as at November 30, 1991, was \$5.6 million (1990: \$4.9 million).

5. Properties

	(in millions)			
	1991		1990	
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Net
Land	\$ 2.8	\$ —	\$ 2.8	\$ 2.8
Rolling stock	500.1	182.5	317.6	316.2
Maintenance buildings	215.1	50.9	164.2	172.5
Stations and facilities	19.2	4.0	15.2	15.0
Infrastructure improvements	78.6	13.9	64.7	66.7
Leasehold improvements	75.0	28.5	46.5	49.7
Machinery and equipment	22.8	12.5	10.3	12.1
Office furniture and equipment	28.7	24.3	4.4	5.2
Information systems and others	53.6	49.4	4.2	3.9
Sub-total	\$ 995.9	\$ 366.0	629.9	644.1
Projects in progress			76.5	68.6
Retired rolling stock			5.8	5.8
Total			\$ 712.2	\$ 718.5

At December 31, 1991 the gross value of assets under capital leases included above was \$5.8 million (1990: \$5.9 million) and related accumulated amortization thereon amounted to \$3.1 million (1990: \$3.0 million).

The infrastructure improvements include the Ottawa-Brockville improvement project at a cost of \$ 31 million.

The leasehold improvements include the Gare du Palais improvement project at a cost of \$ 27 million.

6. Network restructuring

On October 4, 1989, the corporation approved a plan for the restructuring of its transportation network whereby its operations were significantly reduced effective January 15, 1990. As a result, certain properties became surplus to ongoing needs and will be disposed of by December 1992, while employee terminations and reassignments took place mainly in 1990 with certain initiatives to take place in future years.

The adjustments to the cost of the network restructuring, based on management's best estimates, have been as follows:

(in millions)	1991	1990
Employee terminations and special benefits (1)	\$ 17.3	\$ (7.9)
Loss on write-down of properties (2)	—	(6.5)
Other Costs (3)	0.1	(0.5)
	\$ 17.4	\$ (14.9)

- (1) Severance payments and employment security benefits governed by labour agreements and special programmes which may extend to the year 2000.
- (2) Surplus properties that have been written down to their estimated salvage values.
- (3) Lease cancellation penalties, inventory provisions and other costs.

The 1991 adjustment is caused mainly by an increase in the estimated duration of the maintenance of earnings benefits as well as the addition of the labor assistance program liability.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1991

7. Share capital

The authorized share capital of the corporation is comprised of an unlimited number of common shares of no par value. As at December 31, 1991 and 1990, 93,000 shares at \$100 per share have been issued and fully paid.

8. Commitments

- a) The future minimum rental payments relating to operating leases mainly for real estate, computer equipment and services are as follows:

	(in millions)
1992	\$ 13.9
1993	11.2
1994	12.4
1995	10.2
1996	9.7
Subsequent years up to 2034	223.8
	<u>\$ 281.2</u>

- b) There are no obligations under capital leases as lease payments applicable to the initial terms were paid in lump sums at the inception of the leases.
- c) As at December 31, 1991, the corporation has outstanding commitments amounting to \$79.8 million (1990: \$64.8 million), mainly in respect of upgrading rolling stock and equipment.
- d) The corporation has entered into crude oil future contracts for \$ 1.4 million at December 31, 1991, as a means of stabilizing the price of fuel purchases.

9. Pension plans

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out by an external actuary, member of the Canadian Institute of Actuaries, as at December 31, 1990. Based on these valuations and actuarial projections made for 1991, the accumulated plan benefits as at December 31, 1991 are \$722 million which includes \$ 57 million of unfunded benefits. The net assets available to provide for these benefits at market related values as at that date amount to \$665 million.

Using the method identified in the pension plans accounting policy (Note 2 i), the pension expense for 1991 was \$ 15.7 million (1990: \$ 15.4 million) and includes amortization of past service costs and experience gains and losses. These amounts are being amortized on a straight-line basis over a period of 15 years.

10. Related party transactions

In the normal course of business, transactions with other Crown corporations amounted to:

(in millions)	1991	1990
Revenue	\$ 6.0	\$ 5.1
Operating expense	\$ 72.6	\$ 82.8
Capital expenditures	\$ 14.5	\$ 21.3
Balance payable	\$ 44.2	\$ 52.7

In addition to these related party transactions and those disclosed elsewhere in the financial statements, the corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies. The corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business.

11. Contingencies

In the ordinary course of business, various claims and lawsuits have been brought against the corporation. It is the opinion of management that the settlement of these actions will not result in any material liabilities to the corporation beyond any amounts already provided.

Corporate Directory

As at December 31, 1991

Board of Directors

Gary T. Brazzell, Q.C., Winnipeg, Manitoba
J. Crosland Doak, Q.C., Kelowna, British Columbia
Lawrence Hanigan, Chairman of the Board, Montreal, Quebec
Dr. Hugh Horner, Barrhead, Alberta
Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer, Montreal, Quebec
Marc LeFrançois, L'Ange-Gardien, Quebec
John D. McElwain, Q.C., Toronto, Ontario
Hugh K. Smith, Q.C., Halifax, Nova Scotia
Helen M. Swan, Saskatoon, Saskatchewan

Senior Executives

Lawrence Hanigan, Chairman of the Board
Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer
James Roche, Executive Vice-President and Chief Operating Officer
Roy Arnold, Vice-President, Customer Services
Réjean Béchamp, Vice-President, Equipment Maintenance
Jean-Roch Boivin, Senior Vice-President, Human Resources & Administration
Marc-André Charlebois, General Manager, Public Affairs
Robert J. Guiney, Vice-President and Chief of Transportation
Carole Mackaay, Corporate Secretary
J. Roger Paquette, Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer
Jean D. Patenaude, General Counsel
Christena Keon Sirsly, Vice-President, Marketing

Committees of the Board

Executive Committee

Lawrence Hanigan, Chairman
Ronald E. Lawless
Gary T. Brazzell, Q.C.
Dr. Hugh Horner

Human and Financial Resources Committee

Dr. Hugh Horner, Chairman
J. Crosland Doak, Q.C.
Marc LeFrançois
John D. McElwain, Q.C.

Audit Committee

Gary T. Brazzell, Q.C., Chairman
Hugh K. Smith, Q.C.
Helen M. Swan

VIA Office Locations

Headquarters and VIA Quebec

2 Place Ville Marie
Montreal, Quebec
H3B 2C9
Phone: (514) 871-6000
Postal address:
P.O. Box 8116, Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

VIA Atlantic

1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6
Phone: (902) 422-8700

VIA Ontario

55 York Street
Suite 1300
Toronto, Ontario
M5J 1R7
Phone: (416) 868-7211

VIA West

104-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 2P8
Phone: (204) 949-7400

1150 Station Street
Vancouver, B.C.
V6A 2X7
Phone: (604) 640-3787

VIA Rail Canada Inc.

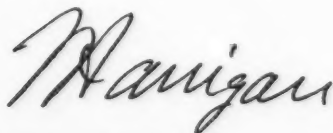
Rapport annuel 1991

L'Honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques,
j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de VIA Rail Canada Inc.
pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1991.

Le président du Conseil,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Hanigan', written in a cursive style.

Lawrence Hanigan

Table des matières

1991 : rendement accru et bons résultats financiers	2
L'exploitation de VIA	7
Rapport du vérificateur	9
États financiers	10
Notes aux états financiers	14
Annuaire de la Société	18

L'année VIA en bref

(en milliers, sauf pour les données sur le personnel)

Indicateurs financiers clés	1991	1990
Total des recettes d'exploitation	150 151 \$	142 762 \$
Dépenses d'exploitation	523 568 \$	539 824 \$
Dépenses en immobilisations	40 103 \$	31 483 \$
Total du financement de l'État	392 803 \$	441 483 \$

Statistiques d'exploitation clés

Ratio des recettes aux dépenses d'exploitation (%)	31,2	28,9
Achalandage total	3 633	3 536
Total des voyageurs-milles	820 182	784 813
Financement de l'exploitation par l'État, par voyageur-mille (¢)	43,0	52,2
Trains-milles parcourus	6 247	6 365
Voitures-milles parcourus	35 890	35 767
Coefficient d'occupation moyen (%)	57,9	56,7
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	131	123
Taux de ponctualité (%)	90	88
Effectif moyen	4 477	4 663



VIA s'était fixé deux objectifs fondamentaux en 1991. Le premier était d'améliorer la qualité de ses produits afin d'attirer plus de voyageurs. Le second était de réduire le poids financier du réseau ferroviaire voyageurs pour le contribuable canadien.

Nous sommes satisfaits des résultats obtenus sur ces deux plans.

Malgré le rétrécissement du marché canadien des voyages, VIA a transporté l'an dernier 3,6 millions de voyageurs, soit 3 p. 100 de plus qu'en 1990. Nos recettes, qui se sont chiffrées à 150 millions de dollars, ont dépassé celles de 1991 de 5 p. 100.

Parallèlement, nous avons reçu du gouvernement fédéral 392,8 millions de dollars, soit 48,7 millions de dollars de moins qu'en 1990, surtout en raison du dépassement de nos objectifs de productivité en 1991.

Voilà pour les chiffres.

Ils recouvrent cependant une autre réalité, à savoir l'innovation et l'amélioration constantes qui ont caractérisé nos activités, fruits des efforts, de l'enthousiasme et de la compétence du personnel et de la direction, dans tous les secteurs de l'entreprise.

D'abord la qualité

Le consommateur d'aujourd'hui est de plus en plus critique. En période de prospérité, la réputation de l'entreprise sur le plan de la qualité est son meilleur atout face à ses concurrents. En période de récession, cette réputation fait toute la différence entre le succès et l'échec.

En 1991, nous avons scruté l'ensemble de nos activités dans le but d'améliorer la qualité, pour mieux satisfaire nos clients.

La ponctualité de nos trains, déjà impressionnante en 1990, a continué de s'améliorer. Notre taux de ponctualité s'est établi à 90 p. 100 dans l'ensemble du réseau et à 91 p. 100 dans le corridor Québec-Windsor, où le facteur temps compte particulièrement pour nos clients. Dans le Corridor, nous détenons, à ce chapitre, une bonne longueur d'avance sur les sociétés aériennes nord-américaines et affichons de meilleurs résultats qu'Amtrak dans son corridor du nord-est des États-Unis. Nous continuerons néanmoins à examiner les améliorations possibles à cet égard, toujours en vue de mieux satisfaire notre clientèle.

La classe Bleu d'Argent

Chacun de nos trois principaux produits a fait l'objet d'une attention spéciale en 1991. Dans l'Ouest, où nous visons principalement le marché du tourisme et des voyages d'agrément, nous avons mis au point une toute nouvelle première classe, nommée Bleu d'Argent, que nous inaugurerons officiellement à la fin d'avril 1992, à bord du Canadien, notre train transcontinental de l'Ouest. La classe Bleu d'Argent combinera un service exceptionnel, des repas fins, une vue imprenable sur un panorama grandiose, avec tout le confort et toutes les commodités qui caractérisent nos voitures en acier inoxydable récemment renouvelées.

Depuis la fin de novembre, le Canadien est d'ailleurs composé entièrement de matériel remis à neuf.

**1991 :
une année
marquée par
un rendement
accru et des
résultats
financiers
satisfaisants**

Améliorations dans le Corridor

Dans le corridor Québec-Windsor, nous avons continué d'améliorer le service VIA 1 en inaugurant deux nouveaux salons Panorama (première classe) à nos gares de Montréal et d'Ottawa. Cette dernière a aussi fait l'objet d'importants travaux de rénovation, dont le renouvellement de la toiture et des marquises, l'aménagement de nouvelles toilettes et l'amélioration de l'installation électrique.

Nous avons, par ailleurs, entrepris de restaurer intégralement l'intérieur de nos 25 voitures LRC de la classe VIA 1, maintenant en service depuis dix ans. Proposant principalement un nouvel agencement de couleurs reposant, des sièges plus confortables et plus d'espace pour le rangement des bagages, ces voitures ont été très bien accueillies par les voyageurs. En fin d'année, 19 voitures avaient déjà été remises à neuf, les six autres devant être terminées en février 1992. Nos 75 voitures-coachs LRC feront ensuite, elles aussi, l'objet de tels travaux.

Nous avons également commencé à redéfinir notre service en voiture-coach dans le Corridor, en dressant une liste d'améliorations à y apporter, compte tenu des observations formulées par des groupes de discussion constitués de clients. Nous avons scruté les diverses composantes de nos services, depuis le premier contact du client avec l'agent de ventes par téléphone jusqu'à son arrivée à destination, dans le but de répertorier les points qu'il est possible d'améliorer sans accroître nos coûts. L'une des premières retombées de cet exercice sera l'instauration, en 1992, d'un nouveau service de repas léger dont les principales caractéristiques seront une attention plus personnalisée, un menu plus varié, composé d'aliments de meilleure qualité, et une diminution des emballages, dans un souci de protection de l'environnement.

En janvier 1991, nous avons établi, avec le concours du gouvernement de l'Ontario, une nouvelle liaison en début de matinée entre London et Toronto.

En décembre, nous avons annoncé l'exploitation, à compter de janvier 1992, de 22 nouvelles fréquences dans le triangle Toronto-Ottawa-Montréal. Une planification rigoureuse des horaires et la suppression de trains peu achalandés le week-end nous ont permis d'adopter cette mesure sans accroître la taille de notre parc de matériel roulant.

Nous annonçons en même temps la mise en service d'une liaison express de 4 heures 10 minutes entre Montréal et Toronto à compter de janvier 1992. Cette liaison est de 20 minutes plus rapide que notre deuxième meilleur temps de parcours entre ces deux villes, et nous espérons l'accélérer encore davantage pour atteindre un temps de parcours légèrement inférieur à quatre heures d'ici la fin de 1992.

Nous avons également accru le bilinguisme de nos services dans les trains du Corridor en nous assurant qu'au moins un des deux employés affectés aux voitures VIA 1 entre Québec, Montréal, Ottawa et Toronto soit parfaitement bilingue. Nous avons en outre lancé un nouveau programme autodidacte d'apprentissage du français, conçu expressément pour les employés itinérants, les employés des services dans les gares et ceux des ventes par téléphone. À ce jour, la participation est très encourageante.

Réaménagement des services dans l'Est

L'automne dernier, nous avons mis sur pied à Halifax, Moncton et Toronto, des groupes de discussion composés de clients, qui nous ont appris que la clientèle des trois trains transcontinentaux de l'Est, soit l'Océan, l'Atlantique et le Chaleur, désire avant tout des services de transport fiables et abordables, entre les Maritimes et le centre du Canada. De façon générale, les usagers sont très sensibles aux prix et veulent un service de type familial, qui leur en offre pour leur argent.

Nos liaisons de l'Est font en ce moment l'objet d'un examen détaillé, qui nous permettra de mieux répondre aux attentes du client. Nous avons déjà, en décembre dernier, adopté de nouveaux menus dans les voitures-restaurants, qui proposent un plus grand nombre de plats, à des prix plus économiques.

La mise en service de voitures en acier inoxydable rinnovées dans l'Est en 1992 constituera une autre amélioration importante à nos services. On y trouvera le chauffage électrique l'hiver, une climatisation efficace l'été, de nouveaux intérieurs complètement refaits ainsi qu'une douche, dans chaque voiture-lits, le tout afin d'accroître le confort des voyageurs.

Un matériel roulant de meilleure qualité, plus fiable

L'an dernier, le rendement de notre matériel roulant s'est constamment amélioré. En effet, sa disponibilité (soit le pourcentage du parc actif pouvant être mis en service commercial) s'est élevée à 88 p. 100 pour les voitures et à 83 p. 100 pour les locomotives, en hausse par rapport aux chiffres de 1990. Quant à la fiabilité du matériel, exprimée en nombre de milles parcourus entre les retards de plus de cinq minutes, elle s'est établie à 134 600 milles pour les voitures et à 30 800 milles pour les locomotives, ce qui dépasse largement les objectifs que nous nous étions fixés.

La remise à neuf des voitures a progressé conformément aux prévisions. En fin d'année, 73 des 183 voitures en acier inoxydable transcontinentales visées par le programme de rénovation avaient été remises à neuf. Ces voitures offrent maintenant un rendement irréprochable, et leurs résultats en matière de disponibilité et de fiabilité dépassent largement les moyennes pour l'ensemble du parc. Les dernières voitures transcontinentales seront remises à neuf d'ici le début de 1993. Les travaux de réfection des voitures LRC ont eux aussi respecté le calendrier établi.

Productivité

La conception de toutes les améliorations à nos services a été assujettie à un prémisses : le respect des enveloppes de financement fixées par l'État à l'endroit du réseau de transport ferroviaire des voyageurs.

Pour améliorer considérablement nos produits et nos services tout en en réduisant le fardeau financier pour le contribuable, nous avons adopté plusieurs mesures de relèvement de la productivité; certaines visaient à réduire nos coûts et d'autres, à accroître nos recettes.

Ainsi, une rotation plus efficace du matériel roulant et la compression du parc nous ont permis de réduire nos frais d'exploitation, sans compromettre notre

capacité d'exploitation. Au chapitre de la maintenance, nous avons enregistré d'importants gains de productivité par l'utilisation de meilleures méthodes de travail, un contrôle plus rigoureux des stocks, la mise en oeuvre de programmes « zéro défaut » pour les inspections importantes dans le but de limiter les réparations non planifiées, le réusinage à l'interne de composants (plutôt que leur remplacement) ainsi qu'un meilleur entretien des ateliers et des mesures d'économie d'énergie.

VIA a négocié avec les Travailleurs unis des transports la suppression de 140 postes d'ici le printemps de 1994, réduction attribuable à la taille des rames ainsi qu'à la diminution du nombre de catégories d'emploi. D'autre part, VIA a négocié avec la Fraternité des ingénieurs de locomotives (FIL) la possibilité de réduire de deux à un le nombre de mécaniciens dans la cabine de certains trains. Nous discutons en ce moment avec la FIL de l'application de cette mesure aux trains Montréal-Ottawa.

Les 14 conventions collectives qui lient VIA aux huit syndicats représentant son personnel sont échues depuis le 31 décembre dernier, et les négociations se poursuivent en vue de leur renouvellement.

En ce qui concerne les recettes, nous recherchons toujours des moyens de tirer davantage parti de nos gares et autres installations. En septembre, VIA, le CN et Greyhound ont annoncé leur intention de faire de la gare de Vancouver le premier complexe de transport multimodal de l'Ouest canadien. Ce projet, dont l'achèvement a été fixé à la fin de 1992, rapportera à VIA environ 1 million de dollars par année en recettes supplémentaires à compter de 1993.

Par ailleurs, la capacité excédentaire de nos installations de maintenance a été mise à profit pour exécuter des contrats de maintenance à l'intention d'autres entreprises. En 1991, ces contrats nous ont rapporté près de 3 millions de dollars, chiffre que nous comptons bien augmenter en 1992.

Notre ratio recettes-coûts, en hausse d'environ 8 p. 100, constitue un bon indicateur de notre productivité en 1991. En 1990, nos recettes correspondaient à 29 p. 100 de nos coûts, alors qu'en 1991, ce pourcentage a atteint 31 p. 100. Nous n'oublions cependant pas que ce rapport recettes-coûts devra continuer de s'améliorer.

Participation des employés aux décisions

L'amélioration de nos produits et le relèvement impressionnant de notre productivité n'auraient jamais été possibles sans la collaboration et le soutien des quelque 4 400 employés de VIA. Pour favoriser l'émergence d'un milieu de travail axé sur la collaboration et l'esprit d'équipe, nous avons pris des mesures visant à favoriser, à tous les échelons et dans tous les secteurs de la Société, l'adoption d'un style de gestion reposant sur l'écoute attentive.

Nous proposons ainsi un mode de gestion des ressources humaines qui fait appel aux talents de tous les employés et mise sur leur sens de l'initiative et leur participation active aux processus décisionnels. Chaque employé est également appelé à répondre de ses résultats.

En 1991, nous nous sommes fixé pour ligne de conduite de n'apporter aucune modification importante à nos services sans consulter au préalable les employés en contact direct avec la clientèle chargés d'en assurer la prestation. Nous avons

ainsi mis sur pied des groupes cibles constitués d'employés, lesquels ont participé à la planification et à la mise en oeuvre d'un certain nombre d'innovations et de projets, dont la classe Bleu d'Argent, la redéfinition du service en voiture-coach dans le Corridor, le réaménagement du service de restauration sur les liaisons de l'Est et la révision des méthodes de manutention des bagages.

D'autre part, le réaménagement des Services à la clientèle en fonction des produits offerts est venu conférer une responsabilité accrue aux employés des régions, les plus près de nos clients, au chapitre de la planification et de la prestation des services. La réorganisation fait en outre bénéficier les employés en contact direct avec la clientèle d'un soutien accru, en permettant aux gestionnaires de consacrer plus de temps à l'encadrement, au suivi et à la résolution des problèmes.

L'automne dernier, nous avons lancé un programme de formation d'une durée de cinq jours à l'intention des quelque 400 chefs de train et chefs de train adjoints de VIA. C'est la première fois depuis leur intégration à VIA en 1987 que ces employés ont accès à un programme de formation de cette ampleur, conçu pour eux. Le stage porte sur l'orientation générale et le marketing de VIA ainsi que sur le service à la clientèle, le secourisme et divers aspects techniques de nos prestations.

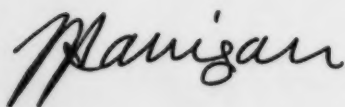
Également l'automne dernier, nous avons effectué notre premier sondage à l'échelle de la Société sur les opinions des employés à l'endroit de VIA et de leur milieu de travail. Les résultats révèlent que VIA et ses produits bénéficient, de la part de son personnel, d'un soutien qui dépasse ce qu'on observe généralement dans d'autres entreprises. Ce sondage a également permis de dresser la liste, pour chaque direction, des principales lacunes à corriger, auxquelles nous accordons toute notre attention.

Construire sur des assises solides

Les progrès considérables que nous avons accomplis au chapitre de la qualité et de la productivité sont encourageants. En offrant aux voyageurs un service à la fois économique et attrayant, nous faisons la preuve que le train de voyageurs est un moyen de transport avec lequel il faudra compter dans l'avenir.

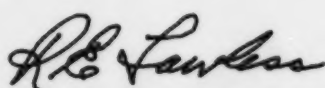
Les résultats probants que nous avons enregistrés en 1991 sont attribuables en grande partie à la persévérance et au dévouement de notre personnel déterminé à hisser les services ferroviaires voyageurs du Canada au plus haut degré de qualité possible. Nous comptons, en 1992, nous inspirer des réussites de 1991 pour obtenir de nouveaux succès.

Le président du Conseil,



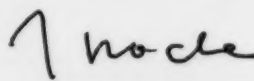
Lawrence Hanigan

Le président-directeur général,



Ronald E. Lawless

Le vice-président administratif
et chef de l'Exploitation,

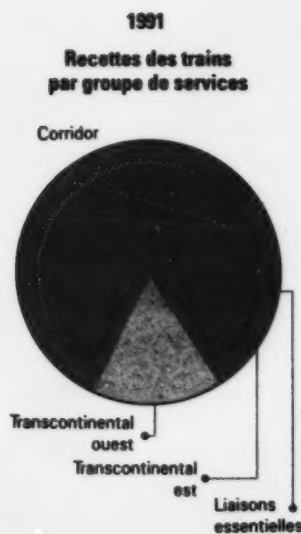


James Roche

Exploitation ferroviaire

Recettes

Le total des recettes s'est établi à 150,2 millions de dollars (hors financement de l'État), soit 5 p. 100 de plus que l'an dernier. Outre les majorations tarifaires, cette progression tient à diverses initiatives de la Société en vue d'accroître l'achalandage. Par exemple, VIA a rétabli la liaison matinale London-Toronto en réponse à la forte demande des voyageurs d'affaires. Pendant l'été de 1991, VIA a accru sa capacité dans les Rocheuses en augmentant la fréquence du train sur la liaison Vancouver-Jasper. Par ailleurs, la Société a amélioré le service de première classe en mettant en service des voitures VIA 1-LRC remises à neuf et en inaugurant deux autres salons de première classe VIA 1. À la fin de 1991, tous les trains transcontinentaux de l'Ouest se composaient de voitures en acier inoxydable remises à neuf et converties à l'électricité; notre clientèle se voyait ainsi proposer en environnement fiable, moderne et confortable. Enfin, VIA a étendu son programme Canrailpass au marché canadien, rehaussant du même coup l'attrait du train pour le public voyageur au pays.

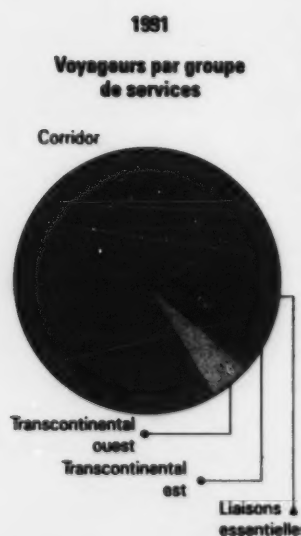


Dépenses

À la faveur de plusieurs mesures prises par VIA pour accroître la productivité, les dépenses d'exploitation de 1991 ont baissé de 16,3 millions de dollars, soit 3 p. 100, par rapport à 1990, pour s'établir à 523,6 millions de dollars, malgré l'incidence de l'inflation. Si l'on tient compte des frais de rationalisation du réseau (recouvrement) et qu'on exclut l'amortissement, les dépenses ont chuté de 48,6 millions de dollars.

Les dépenses d'exploitation et de maintenance se sont chiffrées à 281,7 millions de dollars, en baisse de 23 millions de dollars ou de 8 p. 100 par rapport à 1990. Si l'on ne tient pas compte des redressements affectés aux exercices antérieurs et des postes hors caisse, l'amélioration a été encore plus forte, soit plus de 28 millions de dollars. VIA a réalisé cet exploit tout en proposant, pour l'essentiel, la même capacité qu'en 1990.

Cette compression des dépenses s'explique surtout par l'amélioration de la planification et du contrôle des activités de maintenance : optimisation de la maintenance préventive, manutention et contrôle améliorés des matériaux, mise en oeuvre d'initiatives destinées à conserver l'énergie dans les centres de maintenance. En outre, VIA a pu réduire son parc de 5 p. 100 pour le faire passer à 567 unités, grâce à la mise en service de matériel roulant plus fiable chauffé à l'électricité et à une rotation plus efficace du matériel roulant. Enfin, la contraction du personnel itinérant a, elle aussi, contribué à la baisse des frais.



Les dépenses engagées au titre des services de soutien et à la clientèle ont grimpé de 7 p. 100 par rapport à 1990 pour clore l'exercice à 152,7 millions de dollars. Cette progression s'explique notamment par le renchérissement des produits, dû à l'accroissement du trafic (surtout en ce qui concerne le service de première classe dans le Corridor), ainsi que par la montée des frais de publicité et de promotion.

Pour leur part, les frais généraux et administratifs se sont repliés de 0,7 million de dollars pour s'établir à 46,6 millions de dollars en 1991.

Dépenses en immobilisations

Les dépenses en immobilisations de VIA ont totalisé 40,1 millions de dollars en 1991. La Société a consacré environ 60 p. 100 de cette somme à son programme à long terme de conversion à l'électricité et de remise à neuf de 183 voitures en acier inoxydable. Une somme de quelque 5 millions de dollars a été affectée à la modernisation des gares, comme l'amélioration de la gare d'Ottawa y compris la construction d'un salon VIA 1, et la poursuite du projet multimodal à Vancouver. Parmi les autres dépenses dignes de mention, soulignons l'amélioration de l'infrastructure en vue de raccourcir à 3 heures 59 minutes la durée du trajet entre Montréal et Toronto, de même que divers projets informatiques destinés à appuyer les initiatives de la Société en matière de productivité.

Financement

Le financement total du gouvernement du Canada a atteint 392,8 millions de dollars en 1991, en baisse de 48,7 millions de dollars par rapport à 1990.

Une partie de l'exploitation de VIA est financée par des recettes provenant de services sous contrats, qui se sont chiffrées à 352,7 millions de dollars en 1991 (y compris la rationalisation du réseau), soit 57,3 millions de dollars (ou 14 p. 100) de moins que le financement reçu en 1990.

Les dépenses en immobilisations, financées intégralement par le gouvernement du Canada, se sont élevées à 40,1 millions de dollars en 1991, contre 31,5 millions de dollars en 1990.

États financiers

Responsabilité de la préparation et de l'exactitude des états financiers

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'exactitude des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après la meilleure appréciation que la direction pouvait avoir de la situation. La direction considère que les états traduisent fidèlement la situation financière de la société et qu'ils exposent exactement les résultats de ses activités et l'évolution de sa situation financière.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles, des conventions et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et à garantir la sécurité de l'actif. Les systèmes de contrôle interne et les livres sont soumis à l'examen des vérificateurs internes et, dans le cadre de la vérification des états financiers, à celui du Vérificateur général du Canada.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner le champ d'application de l'exercice de vérification et pour évaluer les comptes rendus de vérification. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

Rapport du vérificateur

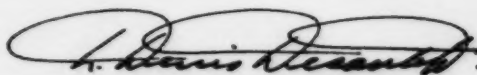
Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 1991 et les états des résultats et rapprochement en fonction du financement gouvernemental, du déficit, du surplus d'apport et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la société au 31 décembre 1991, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la société dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la charte et aux règlements administratifs de la société.



Le vérificateur général du Canada
L. Denis Desautels, FCA

Ottawa, Canada
le 14 février 1992

États financiers

Au 31 décembre

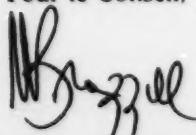
Bilan

(en milliers)

	Notes	1991	1990
Actif à court terme			
Encaisse et dépôts à terme	3	7 652 \$	7 885 \$
Clients		12 624	5 340
À recevoir du Gouvernement du Canada		149 286	157 483
Stocks et fournitures		30 479	40 607
		200 041	211 315
Actif à long terme			
Placement	4	2 001	2 001
Immobilisations	5	712 201	718 504
		714 202	720 505
		914 243 \$	931 820 \$
Passif à court terme			
Fournisseurs et charges à payer		171 440 \$	193 883 \$
Produits reportés		3 562	3 482
		175 002	197 365
Passif à long terme			
Restructuration du réseau	6	64 761	60 383
Crédits d'impôt à l'investissement reportés		9 530	10 643
		74 291	71 026
Avoir de l'actionnaire			
Capital-actions	7	9 300	9 300
Surplus d'apport		746 311	752 346
Déficit		(90 661)	(98 217)
		664 950	663 429
		914 243 \$	931 820 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Pour le Conseil,



 Administrateur et président du
Comité de vérification



Administrateur et président du Conseil

États financiers

Exercice terminé le 31 décembre

État des résultats et rapprochement en fonction du financement gouvernemental

(en milliers)

	Note	1991 -	1990
Produits			
Voyageurs		144 371 \$	139 000 \$
Contrat avec le Gouvernement du Canada		328 004	350 324
Autres		5 780	3 762
		478 155	493 086
Charges			
Frais d'exploitation et de maintenance		281 720	304 862
Frais de services à la clientèle et de soutien		152 679	142 567
Frais généraux et d'administration		46 553	47 232
Amortissements		42 616	45 163
		523 568	539 824
Excédent des charges sur les produits avant restructuration du réseau et impôts sur le revenu		45 413	46 738
Redressements de l'estimation des frais de restructuration du réseau	6	17 461	(14 875)
Recouvrement des frais de restructuration du réseau		(24 696)	(59 676)
Excédent des produits sur les charges (charges sur les produits) avant impôts sur le revenu		(38 178)	27 813
Impôts sur le revenu		404	1 437
Excédent des produits sur les charges (charges sur les produits)		(38 582)	26 376
Rapprochement en fonction du financement gouvernemental			
Postes ne nécessitant pas de (fournissant des) fonds d'exploitation courants:			
Amortissement et pertes sur immobilisations		46 103	47 963
Restructuration du réseau		(7 235)	(74 551)
		38 868	(26 588)
Surplus (perte) de l'exercice		286 \$	(212) \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

États financiers

Exercice terminé le 31 décembre

État du déficit

(en milliers)

	1991	1990
Solde au début de l'exercice	98 217 \$	166 058 \$
Perte (bénéfice) de l'exercice	(286)	212
Postes ne nécessitant pas de (fournissant des) fonds d'exploitation courants	38 868	(26 588)
Virement provenant du surplus d'apport	(46 138)	(41 465)
Solde à la fin de l'exercice	90 661 \$	98 217 \$

État du surplus d'apport

(en milliers)

	1991	1990
Solde au début de l'exercice	752 346 \$	762 328 \$
Financement en capital reçu du Gouvernement du Canada	40 103	31 483
Virement au déficit	(46 138)	(41 465)
Solde à la fin de l'exercice	746 311 \$	752 346 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

États financiers

Exercice terminé le 31 décembre

État de l'évolution de la situation financière

(en milliers)

	1991	1990
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'exploitation		
Excédent des produits sur les charges (des charges sur les produits)	(38 582) \$	26 376 \$
Éléments hors caisse imputés (crédités) aux résultats :		
Amortissement des immobilisations	43 729	46 075
Perte sur radiations, mises au rancart et aliénations d'immobilisations	2 374	1 888
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(1 113)	(912)
Dépréciation des immobilisations et réalisation des crédits d'impôt à l'investissement y afférents (redressement)	35	(6 498)
Fluctuations des éléments du fonds de roulement :		
Clients	(7 284)	4 477
À recevoir du Gouvernement du Canada	18 800	(11 349)
Stocks et fournitures	10 128	(3 391)
Fournisseurs et charges à payer	(30 166)	(17 325)
Produits reportés	80	(661)
Passif à long terme :		
Restructuration du réseau	4 378	(50 196)
	2 379	(11 516)
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités de financement		
Financement en capital reçu du Gouvernement du Canada	40 103	31 483
Fluctuation du montant à recevoir du Gouvernement du Canada	(10 603)	(1 483)
	29 500	30 000
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'investissement		
Immobilisations	(40 103)	(31 483)
Produits de vente d'immobilisations excédentaires	268	2 309
Fluctuations des comptes fournisseurs et charges à payer	7 723	4 938
	(32 112)	(24 236)
Encaisse et dépôts à terme		
Diminution de l'exercice	(233)	(5 752)
Solde au début de l'exercice	7 885	13 637
Solde à la fin de l'exercice	7 652 \$	7 885 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1991

1. Pouvoirs et objectif

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la Partie I de l'Annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral. La mission de la société est de gérer et fournir au public des services ferroviaires voyageurs sécuritaires, efficaces et économiques. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemins de fer, lesquelles assument également le contrôle de la circulation des trains.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada) et à celles de certaines provinces.

2. Conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

a) Financement gouvernemental

Les produits qui proviennent de services sous contrats sont reliés aux services, activités et autres opérations engagés par la société pour l'administration et l'exploitation des services ferroviaires voyageurs au Canada et sont comptabilisés à l'état des résultats lorsqu'ils sont réalisés, en recourant au besoin à des estimations. Tout redressement dans les estimations est comptabilisé dans l'année du changement.

Toute portion des produits de contrat reçue du Gouvernement du Canada pour couvrir les charges de la restructuration du réseau est présentée à titre de recouvrement à l'état des résultats de l'année des décaissements.

Le financement reçu pour les dépenses en immobilisations est crédité au surplus d'apport.

b) Charges en vertu de contrats de service de trains

La société a conclu avec le Canadien Pacifique Limitée un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour couvrir les

frais d'utilisation des voies, du personnel ferroviaire, du contrôle de l'exploitation des trains et des services d'entretien du matériel roulant. Ces contrats sont entrés en vigueur le 15 janvier 1990. La société a aussi conclu avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour couvrir les services que lui fournit cette dernière qui sont tous entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1989. Les charges qui en découlent ne sont pas assujetties à des redressements par l'Office national des transports.

Antérieurement à ces contrats, la société était liée en vertu de contrats d'exploitation avec le Canadien Pacifique Limitée et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Les clauses de ces ententes sont encore en vigueur pour ce qui est de certaines gares et services auxiliaires qui ne sont pas encore inclus dans les nouvelles ententes distinctes. Les coûts qui découlent de ces contrats d'exploitation peuvent être redressés par l'Office national des transports à la suite de la révision des coûts réels engagés chaque année par les sociétés de chemins de fer en utilisant la méthode de détermination des coûts d'utilisation qui est approuvée par l'Office national des transports. Les charges pour les années 1989, 1990 et 1991 n'ont pas encore été arrêtées.

Les charges découlant de ces contrats sont comptabilisées lorsqu'elles sont engagées en recourant au besoin à des estimations; tout redressement des estimations est comptabilisé dans l'année du changement.

c) Stocks et fournitures

Les stocks de matériel pour le service dans les trains et en magasin sont évalués au coût moyen pondéré, le carburant au prix de facturation le plus récent et le matériel désuet, excédentaire ou de rebut à la valeur estimative d'utilisation ou à la valeur nette de réalisation.

d) Immobilisations

Les immobilisations acquises d'autres sociétés de chemins de fer au début des opéra-

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1991

tions en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les additions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon les coûts sont imputés à l'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

e) Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée estimative d'utilisation. Les durées probables d'utilisation des principales catégories d'immobilisations sont les suivantes :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Amélioration de l'infrastructure	5 à 38 ans
Amélioration locative	5 à 20 ans
Autres immobilisations	3 à 20 ans

Les projets en voie de réalisation ainsi que le matériel roulant mis au rancart ne font pas l'objet d'un amortissement.

f) Contrats de location

Les immobilisations inscrites à titre de contrats de location-acquisition sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des contrats de location, laquelle est représentative de leur durée de vie utile.

Les paiements de loyers en vertu de contrats de location-exploitation sont imputés à l'exploitation sur une base courante.

g) Impôts sur le revenu

Le financement que le gouvernement fournit à la société pour couvrir les charges d'exploitation est déterminé sur la base des

besoins courants. Pour cette raison, les impôts sur le revenu sont comptabilisés selon la méthode de l'impôt exigible puisqu'il existe une assurance suffisante que tout impôt exigible dans les exercices à venir sera inclus dans la formule de remboursement acceptée par le gouvernement et qu'il sera récupéré à ce moment-là.

h) Crédits d'impôt à l'investissement reportés

Les crédits d'impôt à l'investissement sont reportés et amortis sur la durée utile estimative des immobilisations en question. L'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement reportés est enregistré en diminution de la dépense d'amortissement des immobilisations.

i) Régimes de retraite

La société souscrit à deux régimes de retraite contributifs à prestations déterminées qui offrent à tous ses employés permanents des pensions fondées sur l'âge à la retraite, le nombre d'années de service et le salaire.

Les coûts pour la société découlant de ces régimes de retraite sont déterminés par des évaluations actuarielles, lesquelles répartissent sur chaque exercice la portion engagée, au prorata des années de service des employés, des prestations en fonction des montants prévus de rémunération des employés au moment où ils prendront leur retraite.

Les charges de retraite comprennent le coût des prestations attribuables aux services rendus au cours de l'exercice, l'amortissement de toutes dettes non provisionnées relatives aux prestations au titre des services passés et l'amortissement des gains et pertes actuariels. Ces amortissements sont calculés sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés de la société.

j) Indemnités de cessation d'emploi et avantages spéciaux

Le coût des indemnités de cessation d'emploi, ainsi que des avantages spéciaux conférés aux employés en vertu des conventions collectives et des programmes spéciaux, est imputé aux charges d'exploitation dans l'année où ils sont octroyés.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1991

3. Encaisse et dépôt à terme

La société a été autorisée à mettre à part le produit de la vente des actifs excédentaires, de sorte que ces fonds soient conservés pour de futurs projets d'immobilisations. Le Conseil du Trésor a approuvé l'utilisation de ces produits au projet de renouvellement du parc de matériel roulant de VIA affecté au corridor. La valeur totale de ces produits au 31 décembre 1991 était de 3,1 millions de dollars (1990 : 2,4 millions de dollars).

4. Placement

La société détient 4 % des actions ordinaires de Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.). Ce placement est comptabilisé au coût. La valeur comptable de ces actions était de 5,6 millions de dollars selon les états financiers de R.A.I.L. au 30 novembre 1991 (1990 : 4,9 millions de dollars).

5. Immobilisations

(en millions)

	1991		1990	
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrains	2,8 \$	— \$	2,8 \$	2,8 \$
Matériel roulant	500,1	182,5	317,6	316,2
Immeubles de maintenance	215,1	50,9	164,2	172,5
Gares et installations	19,2	4,0	15,2	15,0
Améliorations de l'infrastructure	78,6	13,9	64,7	66,7
Améliorations locatives	75,0	28,5	46,5	49,7
Machinerie et matériel	22,8	12,5	10,3	12,1
Mobilier et matériel de bureau	28,7	24,3	4,4	5,2
Systèmes informatiques et autres	53,6	49,4	4,2	3,9
Sous-total	995,9 \$	366,0 \$	629,9	644,1
Projets en voie de réalisation			76,5	68,6
Matériel roulant mis au rancart			5,8	5,8
Total			712,2 \$	718,5 \$

Au 31 décembre 1991, la valeur brute des éléments d'actifs loués en vertu de contrats de location-acquisition incluse ci-dessus s'élevait à 5,8 millions de dollars (1990 : 5,9 millions de dollars) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 3,1 millions de dollars (1990 : 3,0 millions de dollars).

Les améliorations de l'infrastructure incluent le projet d'amélioration Ottawa-Brockville qui a un coût de 31 millions de dollars.

Les améliorations locatives incluent le projet d'amélioration de la Gare du Palais qui a un coût de 27 millions de dollars.

6. Restructuration du réseau

Le 4 octobre 1989, la société a approuvé un plan de restructuration de son réseau de transport en vertu duquel ses opérations ont été réduites de façon importante à partir du 15 janvier 1990. Il en résulte que certaines immobilisations sont devenues excédentaires et que la société s'en départira d'ici décembre 1992. Les licenciements et réaffectations d'employés ont eu lieu principalement en 1990 et certaines initiatives étaient prévues pour prendre effet dans les années subséquentes.

Les redressements aux frais de la restructuration du réseau, établis selon les meilleures estimations de la direction, sont comme suit :

(en millions)	1991	1990
Cessations d'emploi et avantages spéciaux conférés aux employés (1)	17,3 \$	(7,9) \$
Dépréciation des immobilisations (2)	—	(6,5)
Autres coûts (3)	0,1	(0,5)
	17,4 \$	(14,9) \$

- (1) Indemnités de cessation d'emploi et indemnités de garantie d'emploi régies par les conventions collectives et programmes spéciaux qui peuvent s'étendre jusqu'à l'an 2000.
- (2) Immobilisations retirées des opérations qui ont été dépréciées jusqu'à concurrence de leur valeur de récupération.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1991

- (3) Pénalités de résiliations de baux, perte de valeur du stock excédentaire ou désuet ainsi que d'autres coûts.

Le redressement de 1991 a été causé principalement par une augmentation dans la durée estimative du maintien du salaire ainsi que par l'addition du passif relatif au programme d'aide à la main-d'oeuvre.

7. Capital-actions

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 1991 et 1990, 93 000 actions à 100 \$ l'unité avaient été émises et complètement payées.

8. Engagements

- a) Les charges de loyer futures minimales en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, à du matériel et à des services informatiques sont les suivantes :

	(en millions)
1992	13,9 \$
1993	11,2
1994	12,4
1995	10,2
1996	9,7
Exercices subséquents jusqu'en 2034	223,8
	281,2 \$

- b) Il n'y a aucun engagement en vertu des contrats de location-acquisition car les charges de loyer relatives au premier terme ont été versées en entier à la date d'entrée en vigueur des contrats.
- c) Au 31 décembre 1991, la société avait des engagements d'environ 79,8 millions de dollars (1990 : 64,8 millions de dollars), principalement pour l'amélioration des installations et du matériel roulant.
- d) La société transige des contrats de pétrole brut qui servent à stabiliser ses coûts en carburant. La valeur totale de ces contrats au 31 décembre 1991 était de 1,4 million de dollars.

9. Régimes de retraite

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées par un actuaire externe, membre de l'Institut canadien des actuaires, en date du 31 décembre 1990. Sur la base de ces évaluations et des extrapolations actuarielles pour 1991, les avantages cumulés des régimes au 31 décembre 1991 s'élèvent à 722 millions de dollars, ce qui comprend une somme de 57 millions de dollars au titre des prestations de retraite non provisionnées. L'actif net disponible pour honorer ces engagements, évalué aux valeurs axées sur la valeur marchande à cette date, s'élève à 665 millions de dollars.

Basé sur la méthode identifiée dans la convention comptable des régimes de retraite (Note 2 i), la charge de retraite était de 15,7 millions de dollars en 1991 (1990 : 15,4 millions de dollars) et comprend l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés, ainsi que l'amortissement des gains et pertes actuariels. Ces montants sont amortis, selon la méthode linéaire, sur une période de 15 ans.

10. Opérations entre apparentés

Dans le cours normal des affaires, la société a transigé avec d'autres sociétés d'État comme suit :

(en millions)	1991	1990
Produits	6,0 \$	5,1 \$
Charges	72,6 \$	82,8 \$
Dépenses en immobilisations	14,5 \$	21,3 \$
Solde à payer à la fin de l'exercice	44,2 \$	52,7 \$

En plus de ces opérations entre entités apparentées, et de celles déjà présentées dans les états financiers, la société est apparentée en propriété commune, à tous les ministères et organismes du Gouvernement du Canada. Les opérations conclues au cours de l'exercice avec ces ministères et organismes étaient conformes à l'usage commercial habituel.

11. Éventualités

Dans le cours normal des affaires, diverses revendications et poursuites ont été intentées contre la société. La direction est d'avis que le règlement de ces litiges n'entraînera pas de dette importante pour la société en excédent des sommes déjà comptabilisées.

Annuaire de la Société

au 31 décembre 1991

Conseil d'administration

Gary T. Brazzell, c.r., Winnipeg (Manitoba)
J. Crosland Doak, c.r., Kelowna (Colombie-Britannique)
Lawrence Hanigan, président du Conseil, Montréal (Québec)
Dr Hugh Horner, Barrhead (Alberta)
Ronald E. Lawless, président-directeur général, Montréal (Québec)
Marc LeFrançois, L'Ange-Gardien (Québec)
John D. McElwain, c.r., Toronto (Ontario)
Hugh K. Smith, c.r., Halifax (Nouvelle-Écosse)
Helen M. Swan, Saskatoon (Saskatchewan)

Direction

Lawrence Hanigan, président du Conseil
Ronald E. Lawless, président-directeur général
James Roche, vice-président administratif et chef de l'Exploitation
Roy Arnold, vice-président, Services à la clientèle
Réjean Béchamp, vice-président, Maintenance du matériel roulant
Jean-Roch Boivin, vice-président principal, Ressources humaines et Administration
Marc-André Charlebois, directeur général, Affaires publiques
Robert J. Guiney, vice-président et chef du Transport
Carole Mackaay, secrétaire générale
J. Roger Paquette, vice-président, Planification et Finances, et trésorier
Jean D. Patenaude, avocat général
Christena Keon Sirsly, vice-président, Marketing

Comités du Conseil

Comité exécutif

Lawrence Hanigan, président
Ronald E. Lawless
Gary T. Brazzell, c.r.
Dr Hugh Horner

Comité des ressources financières et humaines

Dr Hugh Horner, président
J. Crosland Doak, c.r.
Marc LeFrançois
John D. McElwain, c.r.

Comité de vérification

Gary T. Brazzell, c.r., président
Hugh K. Smith, c.r.
Helen M. Swan

Bureaux de VIA

Siège social et VIA Québec

2, Place Ville-Marie
Montréal Québec
H3B 2C9
Téléphone : (514) 871-6000
Adresse postale :
Case postale 8116, Succursale A
Montréal (Québec)
H3C 3N3

VIA Atlantique

1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3H 2P6
Téléphone : (902) 422-8700

VIA Ontario

55, rue York
Bureau 1300
Toronto (Ontario)
M5J 1R7
Téléphone : (416) 868-7211

VIA Ouest

104-123, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
R3C 2P8
Téléphone : (204) 949-7400

1150, rue Station
Vancouver (C.-É.)
V6A 2X7

Téléphone : (604) 640-3787